

LUFTFAHRT

Bruchlandung in Manila

Der Chef des Frankfurter Flughafens möchte im Ausland expandieren. Bei seinem bislang ehrgeizigsten Projekt droht nun ein gewaltiger Flop.

Den ersten Deutschen Luftverkehrskongress in Berlin wird Wilhelm Bender, 57, so schnell nicht vergessen. Der Chef des Frankfurter Flughafens, seit dem Börsengang vor knapp einem Jahr unter dem Kürzel Fraport bekannt, wurde vorvergangene Woche brüskiert wie schon

gattern. Doch die schönen Pläne erwiesen sich bislang weitgehend als Luftnummern.

Der Kurs der Fraport-Aktie liegt seit Monaten unter dem Emissionspreis. Kritiker wie Lufthansa-Chef Weber fürchten, dass sie die Zeche für die riskante Expansionsstrategie zahlen müssen – in Form höherer Gebühren für die Abfertigung ihrer Flugzeuge. Und Benders aufwendige Nebengeschäfte tragen bislang nicht einmal zehn Prozent zum Umsatz bei.

In den meisten Ländern, wie Portugal, Spanien oder Griechenland, besorgen die Hessen ohnehin nur die Bodenabfertigung. Doch seit die EU-Kommission das Geschäft vor vier Jahren liberalisierte, werfen die Handlangerdienste deutlich weniger ab als der Betrieb kompletter Flughäfen oder Terminals. „Eine überzeugende Story, weshalb der Fraport-Kurs demnächst abheben sollte, ist nicht in Sicht“, rügt ein hochrangiger Airport-Berater.

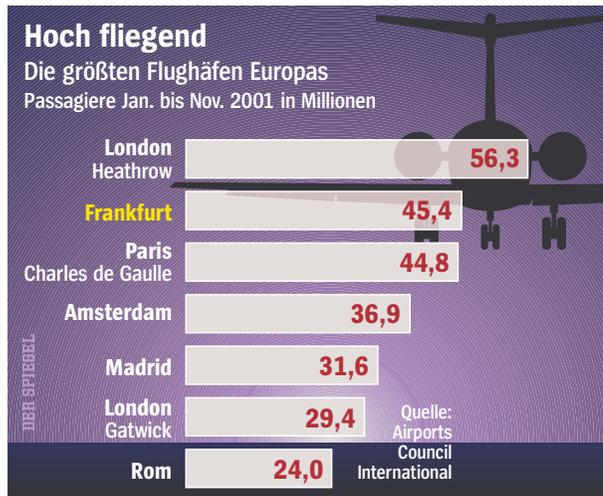
Um endlich zu großen Wettbewerbern wie dem britischen Flughafenbetreiber BAA (London-Heathrow) aufzuschließen, boten die Frankfurter in den vergangenen Jahren bei fast allen großen Airport-Privatisierungen mit. Viele Projekte

Im Vertrauen, dass die 1997 geschlossenen Verträge eingehalten würden, pumpeten Bender und seine Berater seit 1999 rund 400 Millionen Euro in das riskante Projekt. Später sollte die Finanzierung von einem Bankenkonsortium abgelöst werden. Doch die Hessen unterschätzten die politischen Risiken in dem Schwellenland.

In den vergangenen vier Jahren fanden gleich zwei Regierungswechsel statt. Die neue Präsidentin Gloria Macapagal Arroyo weigert sich, die alten Kontrakte anzuerkennen. Die hatten die Staatslinie Philippine Airlines (PAL) verpflichtet, sämtliche Langstreckenflüge an den neuen Terminal zu verlegen, und Fraport dort exklusive Rechte für den Betrieb von Duty-free-Läden gesichert.

Den PAL-Managern ist der Umzug zu teuer. Die neue Regierungschefin will die Geschäfte auch anderen Anbietern öffnen. Sollten die Asiaten stur bleiben, wird es teuer für Bender und die Aktionäre. Dann müssten die deutschen Eroberer Finanzierung und Betrieb zu viel schlechteren Bedingungen ohne die Banken stemmen.

Die drohende Bruchlandung im fernen Asien soll nun Bundeswirtschaftsminister Werner Müller verhindern. Auf Drängen des Fraport-Chefs will er der philippinischen Regierung einen geharnischten Brief



lange nicht mehr. Als Vertreter der Airports ließ Lufthansa-Chef Jürgen Weber ausgerechnet Benders ärgsten Widersacher auftreten, den Chef des Münchner Konkurrenz-Flughafens, Willi Hermsen. Als der Fraport-Boss später endlich zu Wort kam, hatten sich die Reihen der Zuhörer längst gelichtet und Prominente wie Weber oder Kanzler Gerhard Schröder das Weite gesucht.

Dass Bender in der Branche zurzeit nicht sonderlich beliebt zu sein scheint, ist auch seine eigene Schuld. Der ehemalige Bahn-Manager hat allzu hochfliegende Pläne.

Weil sein Rhein-Main-Airport im dicht besiedelten Großraum Frankfurt nur noch wenig wachsen kann, will Bender das Staatsunternehmen zu einem international tätigen Großkonzern ausbauen. „Im Jahr 2005“, verkündete er im Vorfeld des Börsengangs, „sind wir einer der drei leistungs- und renditestärksten Airport-Konzerne weltweit.“

Um seiner Aktie Auftrieb zu geben, versprach Bender, im großen Stil Beteiligungen an ausländischen Flughäfen zu kaufen oder lukrative Managementverträge zu er-



Flughafen Frankfurt: „Eine überzeugende Story ist nicht in Sicht“

wurden überraschend abgesagt, bei anderen erhielten Konkurrenten den Zuschlag.

Ihr bislang größtes Fiasko droht den Frankfurtern nun ausgerechnet bei ihrem Renommierprojekt, dem Bau und Betrieb des neuen Terminals 3 auf dem philippinischen Flughafen Ninoy Aquino in Manila.

Vor knapp drei Jahren kauften die Fraport-Manager von einer Lufthansa-Tochter Anteile an der dortigen Betreibergesellschaft. Die Neuerwerbung hatte allerdings ihre Tücken. Die Hessen halten nun zwar die Mehrheit. Das Sagen hat jedoch nach wie vor ihr Partner vor Ort, ein philippinischer Familienclan.

schreiben, in dem er sie zur Einhaltung der Verträge auffordert – nicht ohne Eigennutz. Flopft das Manila-Projekt aus politischen Gründen, müsste der deutsche Steuerzahler einspringen, weil der Bund eine Ausfallbürgschaft übernommen hat.

Bender hält derweil schon wieder Ausschau nach neuen exotischen Flughäfen, wo er mit seinen Expansionsplänen landen könnte. Nachdem die Fraport-Manager erst kürzlich ihr Verbindungsbüro in Bangkok schließen mussten, wollen sie nun bei dem anstehenden Projekt des neuen Großflughafens in Mexiko-Stadt mitbieten.

DINAH DECKSTEIN